

# Najdłuższe przęsło w technologii nawisowej w Polsce

## z wykorzystaniem wózków CVS

tekst i zdjęcia: **ULMA Construction Polska SA**

W ramach budowy połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie powstaje nowy most nad Dunajcem, który wyróżnia najdłuższe w Polsce przęsło wykonywane w technologii betonowania nawisowego, o długości wynoszącej 185 m. Do realizacji obiektu wykorzystano systemy deskowań i rusztowań firmy ULMA.



Most został podzielony na trzy odcinki realizacyjne: mosty dojazdowe M1 i M3 oraz most nurtowy M2. Fundamenty, przyczółki oraz podpory pośrednie wykonano w systemie ramowym ORMA, który doskonale sprawdza się zarówno na budowach kubaturowych, jak i inżynieryjnych. Jako konstrukcję wsporczą dla deskowania segmentu startowego wykorzystano wieże podporowe T-60 o prostej, bazującej na ramach i stężeniach budowie, która umożliwia szybki i sprawny montaż na placu budowy. Deskowanie płyty dennej i środników wykonano przy użyciu systemów dźwigarkowych MK/VM20 oraz DSD/VM20, a deskowanie płyty jezdnej wewnątrz oparto na uniwersalnych i łatwych w montażu wieżach BRIO. Na każdym etapie prac deskowania wyposażone były w zintegrowane systemy bhp.

Do realizacji ustroju nośnego w części nawisowej firma ULMA zaprojektowała cztery wózki CVS. Ich konstrukcja składała się z deskowania płyty dennej, opartego na belkach głównych DUPN500 spiętych kratownicami MK. Konstrukcją główną wózka stanowiły dwa trawelery spięte ze sobą kratownicami MK, do których podwieszono konstrukcję deskowania płyty dennej i konstrukcję deskowania płyty jezdnej. Do czoła wózka zamontowano pomost BRIO przeznaczony do obsługi sprężania segmentów i komunikacji pomiędzy pomostami. Wózek wyposażono w pompę hydrauliczną FPT, która obsługuje siłowniki do podnoszenia, poziomowania i przesuwania wózka, zwiększając tempo i efektywność prowadzonych prac. Gotowy wózek umożliwiał realizację jednego segmentu w czasie siedmiu dni. Wszystkie pomosty robocze

zostały zabezpieczone za pomocą systemu MBP, zgodnego z normą EN 13374.

Pozostałe dwa odcinki realizacyjne, mosty dojazdowe M1 i M3, zrealizowane zostały przy użyciu systemu dźwigarkowego DSD/VM20. Konstrukcją deskowania stanowiła rama deskowania z rygli DSD, spięta podporami pionującymi E oraz sworzniami i śrubami. Ramy deskowania były oparte na wieżach systemu T-60, przewidziano także dodatkowe podparcia. W przypadku mostu M1 w ramach przejścia ustroju nad wałem przeciwpowodziowym zastosowano 24 kratownice H-33 o rozpiętości w punktach podparcia 28,5 m. Na kratownicach ustawiano wieże T-60, a do podparcia kratownic służyły wieże wysokości systemu MK. Całość podparcia zaprojektowano w taki sposób, aby umożliwić wyjazd kratownic w bok spod ustroju po jego wykonaniu. Deskowanie mostu M3, podobnie jak mostu M1, było oparte na wieżach T-60. W miejscu przecięcia obiektu z boczną koleją zastosowana została bramka przejazdowa o rozpiętości teoretycznej 14,37 m, której konstrukcję oparto na wieżach systemu ALUPROP.

Most nad Dunajcem w Wierzchosławicach to kolejny obiekt w technologii betonowania nawisowego w portfolio firmy ULMA. Dzięki profesjonalnym i solidnym rozwiązaniom produktowym oraz wieloletniemu doświadczeniu powstały m.in. takie obiekty, jak ES-60 w ciągu drogi ekspresowej S6 w miejscowości Milwino, MS-4AB w ciągu drogi ekspresowej S3 w Cigacicach oraz W-2.2 w ciągu obwodnicy Wronek.

[www.ulmaconstruction.pl](http://www.ulmaconstruction.pl)



Czytaj więcej

# BUDUJEMY ZAUFANIE

Możesz być pewien, że wszystko  
pójdzie zgodnie z planem.



Deskowania | Rusztowania | Systemy zabezpieczeń  
[www.ulmaconstruction.pl](http://www.ulmaconstruction.pl)

